COMMISSION D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
PROJET D'EXPANSION DU PORT DE MONTRÉAL

PORT OF MONTREAL EXPANSION
ENVIRONMENTAL ASSESSMENT PANEL

COMMENTAIRES PRÉSENTÉS À LA COMMISSION AU SUJET DU PROJET DE DIRECTIVES RENDU PUBLIC EN DÉCEMBRE 1989

COMMENTS SUBMITTED TO THE PANEL CONCERNING DRAFT GUIDELINES MADE PUBLIC IN DECEMBER 1989

Mars/March 1990

EXPANSION DU PORT DE MONTRÉAL

RECUEIL DE COMMENTAIRES AU SUJET DU PROJET DE DIRECTIVES DE DÉCEMBRE 1989

ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX

Pêches et Océans	Benoit Mercille
Environnement Québec	Gilles Brunet
Agriculture, Pêcheries et Alimentation - Québec	Yves Pesant Roberge Michaud
Transports Québec	Jacques Girard
Ministère de Loisir, Chasse et Pêche	Robert Parent
Société Canadienne des Ports	Jean-Michel Tessier

ORGANISMES PUBLIQUES

MRC Lajemmerais	Céline Verret
Ville de Montréal	Pierre Ypperciel

AUTRES ORGANISMES

Fédération de l'UPA de St-Jean de Valleyfield	Steve Côté
Union Québécoise pour la Conservation de la Nature	Francine Marcotte

INDIVIDUS

Claude Cartier	Yamaska
Bernice Goldsmith	Concordia University
Robert Hajaly	Montréal
Brian Slack	Concordia University

ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX

Pêches et Océans	Benoît Mercille
Environnement Québec	Gilles Brunet
Agriculture, Pêcheries et Alimentation - Québec	Yves Pesant Roberge Michaud
Transports Québec	Jacques Girard
Ministère de Loisir, Chasse et Pêche	Robert Parent
Société Canadienne des Ports	Jean-Michel Tessier

Pêches et Océans
Fisheries and Oceans

Notre réf.: GE/403

Québec, le 6 février 1990

Guy Riverin
B.F.E.E.E.
Edifice Fontaine, 13 ième étage
200, boul. Sacré-Coeur
Hull, Qc
K1A 0H3

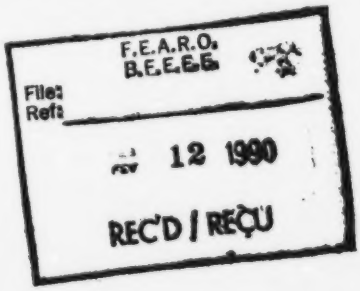
Sujet: Projet de directives, expansion du port de Montréal

Monsieur,

La division de l'habitat du poisson du Ministère des Pêches et des Océans a analysé le projet de directives pour la préparation d'une étude d'impact environnemental sur le projet d'expansion du port de Montréal.

Nos préoccupations concernant l'habitat du poisson ont bel et bien été prises en considération lors de la rédaction de la directive. En conséquence, nous n'avons aucune modification à apporter à ladite directive.

Veuillez accepter, Monsieur, nos salutations distinguées.



Benoit Mercille
Biologiste,
Habitat du poisson
MPO - Québec
418/648-5931

BM/

Gare Maritime Champlain
901, Cap Diamant
Casier Postal 15,500
QUÉBEC
G1K 7Y7
Tél.: (418) 648-4442
Télex: 051-3815

Canada

Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales

F.E.A.R.O.
B.F.E.E.E.
File: Ref:
FEB 1990
REC'D / REÇU

Sainte-Foy, le 15 février 1990

Monsieur Georges-Albert Tremblay
Co-président
Monsieur Carol Martin
Co-président
Commission d'évaluation environnementale
Projet d'expansion du Port de Montréal
Bureau fédéral d'examen des
évaluations environnementales
13ième étage, Immeuble Fontaine
200, boul. Sacré-Coeur
Hull (Québec)
K1A 0H3

Objet: Projet d'expansion du Port de Montréal - Commentaires sur la directive

Messieurs,

Suite à l'examen du projet de directive que vous nous avez transmis en rapport avec le projet d'expansion du port de Montréal, nous désirons vous informer que ce document répond dans son ensemble aux préoccupations du ministère de l'Environnement du Québec exprimées lors de la période de consultation publique en octobre dernier. Cependant, tel que vous le constaterez dans les lignes qui suivent, nous avons relevé quelques points qui mériteraient, à notre avis, une attention particulière de votre part.

- **p.5, chap. 3.0, section 3.2.3 (Méthodologie de choix de site et élaboration d'une grille d'analyse pour les sites à l'extérieur de l'île de Montréal)**

  Au niveau du choix de site et de l'élaboration d'une grille d'analyse pour les sites à l'extérieur de l'île de

Montréal, il est mentionné que le promoteur doit considérer entre autres " l'importance relative du dragage ". Nous croyons que ce point devrait être complété en y incluant le remblayage en milieu aquatique.

- **p.5, chap. 3.0, section 3.3 (Comparaison des options et choix de solution)**

  Le deuxième paragraphe de cette section se lit comme suit: " La solution retenue devra de plus prendre en considération les possibilités offertes par les différentes options étudiées. " Le sens de cette phrase est difficile à saisir; il serait avantageux de développer l'idée exprimée dans celle-ci.

- **p.6, chap. 4.0, section 4.1 (Le projet)**

  Il est mentionné dans cette section que le promoteur devra inclure dans son étude d'impact les informations permettant d'évaluer le potentiel à long terme du site pour le développement portuaire et industriel. A ce niveau, nous croyons que le directive devrait mentionner explicitement que le potentiel de développement industrialo-portuaire de chaque site étudié doit être évalué en tenant compte des contraintes du milieu.

- **p.8, chap. 5.0 (Evaluation des impacts environnementaux)**

  Il est indiqué dans le premier paragraphe de cette section que le promoteur devra préciser les impacts liés à la phase exploitation d'un complexe industrialo-portuaire. Nous considérons que les impacts associés à la phase construction d'un tel complexe devraient également être étudiés par le promoteur.

- **p.9, chap. 5.0, section 5.1 (Impacts sur les composantes biophysiques)**

  . Il est mentionné: " Le promoteur devra préciser les relations qui peuvent exister entre son projet et tout autre projet, notamment celui de Soligaz à Varennes et celui de l'agrandissement du quai de la compagnie IOC à Contrecoeur. Le promoteur devra aussi tenir compte des exigences du ministère de l'Environnement du Québec et du plan d'aménagement de la MRC Lajemmerais en ce qui a trait à ces trois dossiers (Soligaz, Allbright et Wilson et l'agrandissement IOC). ". Nous désirons informer la Commission que les projets portuaires de Soligaz et IOC n'ont pas encore fait

l'objet d'autorisations en vertu de la Loi sur la qualité de l'Environnement du Québec. Conséquemment, les exigences environnementales devant régir leur réalisation n'ont pas encore été fixées.

. Nous avons remarqué que les points 6, 7, 11 et 12 de la page 9 et 10 se rapportent au milieu humain (utilisation du sol, bruit, impacts visuels, transport routier, eau potable, ...). Nous croyons que ces points devraient se retrouver au chapitre 6.0 intitulé " Impacts socio-économiques " plutôt qu'au chapitre 5.0 intitulé " Impacts sur les composantes biophysiques ". De plus, nous croyons que le chapitre 6.0 devrait comprendre une énumération des points importants devant être traités, un peu à la manière de ce que l'on retrouve au chapitre 5.0 .

Veuillez agréer, messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

GILLES BRUNET, M.Sc.
Coordonnateur des projets
en milieu hydrique

c.c. Yves L. Pagé

Gouvernement du Québec
**Ministère de l'Agriculture,
des Pêcheries et de l'Alimentation**

Saint-Hyacinthe, le 15 février 1990

Madame Solange Millette
Commission d'évaluation environnementale
Projet d'expansion du port de Montréal
4800, route Marie-Victorin, C.P. 579
CONTRECOEUR, Québec
J0L 1C0

OBJET: Commentaires sur le projet d'expansion du port du Montréal

Madame,

Veuillez recevoir ci-joints nos commentaires portant sur le projet que vous savez.

Espérant le tout utile, nous vous prions, chère madame, de bien vouloir agréer l'expression de nos sentiments distingués.

Yvon Pesant, géographe
Conseiller en aménagement

Direction régionale 06
3230, rue Sicotte, C.P. 40
Saint-Hyacinthe J2S 7B2
Tél.: (514) 773-3924

YP/sb

LE PROJET D'EXPANSION DU PORT DE MONTREAL

COMMENTAIRES SUR LES DIRECTIVES

Soumis par Yvon Pesant, géographe
Conseiller en aménagement
Bureau régional de St-Hyacinthe
M.A.P.A.Q.

PREAMBULE

Nous devons souligner que c'est bien tardivement que la consultation publique est arrivée à notre niveau. C'est seulement au mois de novembre '89 que nous avons été invités à une rencontre qui s'est tenue au bureau de la Commission, à Contrecoeur, le 28 dudit mois.

Nous regrettons de n'avoir pu présenter un bref mémoire lors des réunions publiques des 17, 18 et 19 octobre. Ce dernier aurait certainement permis de mieux faire connaître les considérations agricoles encadrant notre analyse et justifiant notre prise de position dans le dossier.

Quoiqu'il en soit, nous considérons que c'est dans un cadre de planification et d'aménagement intégré du territoire et ce, dans une perspective de long terme, que nous devons envisager le projet d'expansion du port de Montréal. Maintenant plus que jamais, nous devons faire preuve de concertation, de collaboration et de pluridisciplinarité pour atteindre les objectifs que nous nous devons de fixer en matière de développement durable.

LE PROJET DE DIRECTIVES

On ne peut être contre la vertu, comme on dit si bien. Et le projet de directives qu'on nous soumet ici semble assez vertueux et faire le tour de bien des questions, qu'il s'agisse de faune et de flore, de qualité d'air et de qualité d'eau, de transport maritime et de transport ferroviaire ou routier, d'impact économique et d'impact social, etc... Mais on parle peu ou pas d'agriculture comme tel, si ce n'est qu'à travers des lignes et des mots tels que "utilisation actuelle du territoire" ou "compatibilité avec les milieux traversés" ou encore "effets sur les milieux naturel et humain".

Or, pour nous qui sommes directement concernés par cette facette du dossier, il appert que le Port de Montréal est propriétaire, depuis quelque temps déjà, de plusieurs lots contigus en bordure du fleuve Saint-Laurent à Contrecoeur. Et force nous est de constater que tel n'est pas le cas à Varennes et à Tracy, les deux autres sites soi-disant encore à l'étude sur la rive sud.

Cette portion de territoire, à Contrecoeur, est zonée agricole en vertu de la loi sur la protection du territoire agricole et un peu d'agriculture s'y pratique encore au travers de terres laissées trop longtemps en friche par les anciens propriétaires des lieux. L'activité agricole y reste relativement mitigée non pas tant par manque de potentiel physique comme par défaut d'intérêt et d'entretien.

Le monde agricole aurait somme toute assez peu à dire ou à redire si le projet d'expansion devait s'en tenir aux seuls sites de Tétreaultville, de Longue-Pointe ou de Tracy-Est. Mais il semble bien que ce ne sera pas le cas. De plus, en ce qui nous concerne, nous devons bien admettre que le choix de Contrecoeur se pose comme plus intéressant à bien des égards, comparativement à Varennes.

Le cas échéant, tout projet d'établissement en milieu agricole ou à potentiel agricole devrait pouvoir être discuté avec des spécialistes du domaine pour voir non seulement à en diminuer les impacts négatifs mais aussi à l'optimiser autant que faire se peut. Nous pensons notamment

- au remembrement des parties résiduelles de terrain

- à l'amélioration des conditions d'exploitation
  - défrichement des parties fertiles
  - nivellement et égouttement superficiel
  - drainage souterrain
  - amendement des terres
  - établissement de brise-vent (au besoin)
  - reboisement des parties pauvres
  - exploitation d'érablières
  - etc.

- à la location des terres
  - bail à long terme
  - conditions ($) acceptables

- à l'organisation de services à l'agriculture et/ou à l'industrie agro-alimentaire
  - arrivée d'intrants
  - exportation de produits
  - entreposage
  - intégration de composantes industrielles
  - intégration des moyens de transport de marchandises
  - etc.

CONCLUSION

Il ne nous appartient pas et nous n'avons pas les compétences pour projeter, sur un horizon de vingt ans, cinquante ans ou cent ans, l'augmentation possible du trafic maritime et des besoins en espace pour de nouvelles installations portuaires. D'autres que nous pourront confirmer ou infirmer les chiffres avancés jusqu'ici. Et nous laissons aux représentants d'autres ministères ou organismes le soin de parler d'équipements collectifs, d'habitats fauniques ou d'environnement en général.

Toutefois, le moment venu et si tel était le besoin, nous serons prêts et disponibles pour travailler avec les gens du Port de Montréal pour composer avec le choix d'un site donné. Et, finalement, si ce dernier devait se retrouver dans un milieu agricole, c'est en nous appuyant sur notre bonne connaissance du milieu et des gens tout comme sur les études et documents pertinents que nous travaillerions à mettre de l'avant et stimuler l'intérêt local et régional pour des solutions du type de celles énoncées plus haut.

GK

Gouvernement du Québec
Ministère de l'Agriculture,
des Pêcheries et de l'Alimentation

F.E.A.R.O.
B.F.E.E.E.
File Ref:
JAN 26 1990
REC'D / REÇU

Québec, le 16 janvier 1990

Monsieur Guy Riverin
Bureau fédéral d'examen
des évaluations environnementales
Édifice Fontaine, 13e étage
200, boul. Sacré-Coeur
HULL (Québec)
K1A OH3

OBJET: Projet de directive, expansion du port de Montréal

Monsieur,

Tel que spécifié dans le bulletin d'information du 18 décembre dernier, nous vous transmettons nos commentaires concernant le projet de directive.

La directive insiste, à juste titre, sur la justification du projet et par le fait même sur la précision des espaces réellement requis pour l'expansion du port. Au niveau des impacts comme tel, on demande au promoteur de tenir compte de l'utilisation actuelle du territoire ainsi que des lois qui le régissent. Certains sites étant situés en milieu agricole, une attention particulière devra être portée à la limite de la zone agricole, aux types de cultures, au potentiel des sols et à la présence de réseaux de drainage souterrain. Il faudra donc s'assurer que l'on tienne compte de ces éléments lors du choix du site.

Je vous prie d'accepter, monsieur Riverin, mes salutations les meilleures.

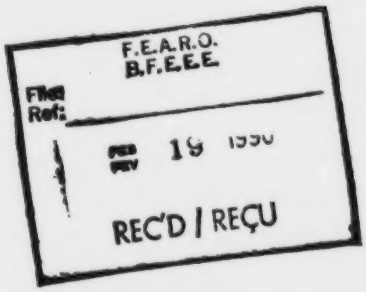
Roberge Michaud, Directeur
Service de conservation
des ressources agricoles

RM/SL/gl

200A, chemin Ste-Foy, 12e étage
QUEBEC (Québec) G1R 4X6
(418) 644-6172

G.R.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports



Québec, le 14 février 1990

Monsieur Guy Riverin
Commission d'évaluation
environnementale
Projet d'expansion du Port
de Montréal
13ème étage, Immeuble Fontaine
200, boul. Sacré-Coeur
Hull, Québec
K1A 0H3

Monsieur,

Nous avons pris connaissance du contenu du projet de directives émis au mois de décembre 1989 par la Commission d'évaluation environnementale. Après examen du document, il appert que l'ensemble des préoccupations du ministère des Transports du Québec ont été prises en considération.

En conséquence, nous estimons qu'il n'y a pas lieu d'ajouter des commentaires supplémentaires.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur du Transport maritime,
aérien et ferroviaire,

Jacques Girard, ing.

JG/AK/fv

Gouvernement du Québec
Ministère du Loisir,
de la Chasse et de la Pêche
Direction régionale de Montréal

F.E.A.R.O.
B.F.E.E.E.
File/ Ref:
JAN 26 1990
REC'D / REÇU

Montréal, le 17 janvier 1990

Monsieur Guy Riverin
Secrétaire exécutif
Commission d'évaluation environnementale
Projet d'expansion du Port de Montréal
Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales
Edifice Fontaine, 13e étage
200, boul. Sacré-Coeur
Hull (Québec)
K1A 0H3

Objet: Commentaires au sujet du projet de directives pour la préparation d'une étude d'impact environnemental de l'expansion du Port de Montréal
N/R: 760-9018-C

Monsieur,

Voici nos commentaires à l'égard du projet de directives que vous nous avez récemment soumis. Nous tenons tout d'abord à souligner notre satisfaction et notre intérêt face à la première étape de la procédure d'évaluation qui a permis de faire ressortir les principaux enjeux du projet. L'efficacité et l'importance de telles réunions publiques au tout début du processus sont illustrées clairement par la pertinence, la clarté et le caractère exhaustif des directives qui en résultent.

Quelques éléments devraient cependant être ajoutés pour rendre selon nous la directive un peu plus claire. Au chapitre 4,2, le texte mentionne que le promoteur devra décrire l'état de l'environnement en accordant une attention particulière à la dynamique des écosystèmes et en utilisant toutes les données pertinentes à ce propos. Pour ce faire, il pourra bien entendu utiliser les informations disponibles dans les différentes agences gouvernementales ou autres organismes travaillant sur la faune et ses habitats. Nous croyons cependant important de bien préciser que le promoteur devra procéder à certains inventaires ou études plus détaillées

.../2

6255 - 13ième avenue,
Montréal, QC H1X 3E6

sur des parties de la zone d'étude touchées par le projet, lorsque des potentiels particulièrement élevés ou lorsque des impacts importants sont appréhendés alors qu'il n'y a pas d'informations déjà disponibles ou encore que ces dernières sont déficientes.

Dans le même chapitre, la zone d'étude doit non seulement englober le secteur influencé par la disposition des sédiments lors du dragage, mais aussi lors du dépôt de ces sédiments si un déversement en eau libre est envisagé.

Il serait également pertinent d'ajouter que les informations doivent autant que possible être traduites sous forme cartographique à une échelle favorisant la compréhension du lecteur (ex: cartographie des différents habitats fauniques, des zones inondables, etc.). Finalement, au sujet du programme de surveillance et de suivi, les directives énoncent le besoin d'évaluer le succès des mesures d'atténuation qui consistent en l'aménagement de nouveaux habitats fauniques. Nous croyons de plus, que ces mesures d'atténuation ne seront réelles que si le promoteur s'engage à effectuer certaines corrections advenant le fait que le suivi démontre certaines déficiences entachant leur succès.

Nous demeurons disponibles et nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Service de l'aménagement et
de l'exploitation de la faune

Robert Parent

ROBERT PARENT, chef de service

RP/SD/dj

c.c.: MM. André Laforte
Guy Boucher

Canada Ports Corporation
Société canadienne des ports

99 Metcalfe Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N6
(613) 957-6700

99, rue Metcalfe
Ottawa (Ontario)
K1A 0N6
Fax (613) 996-9393

President and Chief Executive Officer
Président-directeur général

Le 14 février 1990

M. Guy Riverin, Secrétaire
Commission d'évaluation environnementale
(expansion du Port de Montréal)
BFEEE - 13ème étage
Édifice Fontaine
200, boul. Sacré-Coeur
HULL, Québec
K1A 0H3

Monsieur,

Vous recueillez présentement les commentaires sur le projet de directives pour la préparation d'une étude d'impact environnemental de l'expansion du Port de Montréal. A cette occasion, je me dois de formuler des commentaires qui s'imposent tant ce projet de directives me paraît d'une part excessif et, d'autre part, lapidaire à en juger du sérieux et de l'authenticité des études effectuées par la Société du Port de Montréal depuis une dizaine d'années.

Telles que proposées, les directives sont des plus complètes, et je pourrais les accepter dans leur quasi-totalité, pour évaluer l'impact d'une activité nouvelle introduite dans un cours d'eau vierge. Nous savons tous fort bien qu'il n'en est pas ainsi.

La navigation sur le Saint-Laurent a une longue et riche histoire. Des cargaisons totalisant des dizaines de millions de tonnes empruntent annuellement cette voie pour transiter par la Voie maritime du Saint-Laurent jusqu'à la tête des Grands Lacs. La navigation d'hiver jusqu'à Montréal se poursuit déjà depuis plus d'un quart de siècle. Il est facile de constater que l'accroissement du trafic fluvial qu'engendrera l'ouverture d'un nouveau secteur portuaire à Contrecoeur représente par rapport à la situation actuelle, dans un avenir prévisible, et selon les prévisions les plus

optimistes, une augmentation minime de l'achalandage. On se rappellera que dans ses meilleures années, la Voie maritime du Saint-Laurent comptait un trafic annuel de plus de 70 millions de tonnes. Est-il alors raisonnable de demander au Port de Montréal de poursuivre des études sur l'érosion des berges. De plus, la présence d'un nouveau secteur portuaire entraînera nécessairement une réduction des vitesses de passage.

J'aimerais également souligner qu'aucune des nombreuses études effectuées en vue d'élucider les causes de l'état pitoyable, de l'aveu commun, du milieu hydrique du Saint-Laurent et des Grands Lacs, n'a pu identifier l'activité de la navigation ou l'activité portuaire proprement dite, comme élément qui aurait contribué à la situation présente. Il suffit d'examiner les correctifs envisagés pour convaincre les plus incrédules, qu'on ne cherche pasà trouver le ou les responsables du côté de l'activité portuaire ou de la navigation.

Le projet de directives met en doute (voir l'alinéa 3.2.3) la méthodologie utilisée par le Groupe DESSAU pour le choix de sites, et conclut que le choix définitif est le fait de "critères inévitablement subjectifs". Cette méthologie ne vaudrait guère mieux que pour affirmer que Contrecoeur "offre un site intéressant". Enfin, le projet de directives veut que le Port adopte une grille étoffée et qui comprendrait de façon non limitative une série d'éléments.

Quiconque se donne la peine de prendre connaissance de l'étude DESSAU comprendra qu'il s'agit d'une excellente étude, faite de façon sérieuse et des plus professionnelles. Il est trop facile de discréditer sans avoir à en faire la preuve. La liste des éléments proposés (3.2.3) à prendre en considération ne contient qu'une faible partie seulement des considérations qui ont été retenues dans l'étude DESSAU pour l'évaluation des sites. L'étude DESSAU a accordé une pondération égale pour les aspects environnementaux à celle regroupant tous les aspects physiques et de l'exploitation. On ne pourrait prétendre longtemps à une étude sérieuse et professionnelle sans avoir dûment exploré la réceptivité du milieu, la minimisation des dragages d'entretien ou encore sans s'assurer que le nouveau secteur ne se trouve pas enclavé. Pourquoi certains de ces éléments ne sont-ils pas proposés lorsqu'il s'agit d'un site (3.2.1) sur l'Ile où ils sont plus importants encore que pour les sites à l'extérieur de l'Ile de Montréal: sensibilité du milieu au point de vue acoustique et visuel; compatibilité de l'accroissement du transport routier et ferroviaire avec les infrastructures actuelles et les milieux traversés; utilisation actuelle du territoire; compatibilité avec les plans d'aménagement).

Rappelons que le Port de Montréal avait demandé à la firme DESSEAU une projection de trafic couvrant une période de trente ans. Dans l'optique des conjonctures internationales auxquelles l'avenir du Port de Montréal se lie, par son caractère et la nature de ses activités, ceci ne représentait pas une mince tâche. Néanmoins, près de dix ans se sont écoulés et ce n'est que dernièrement qu'un rajustement a été nécessaire. Une performance quelque peu exceptionnelle, et qui mérite d'être soulignée, mais qui, bien au contraire, ne reçoit aucun crédit.

Le projet de directives demande également au Port de Montréal de procéder à une étude origine-destination pour mieux identifier les clients potentiels et les routes alternatives. De tels travaux retiendront une attention très soutenue de la part des ports concurrents, principalement des ports étrangers. Une telle demande de transparence n'est sûrement pas dans l'intérêt d'un port à caractère international, dans une industrie des plus compétitives.

Dans ce même paragraphe, le projet de directives contient une affirmation gratuite à l'effet que le coût du transport ferroviaire et routier serait plus élevé (à Contrecoeur)! On demande donc une démonstration sur l'évolution de la compétitivité du port. Cette demande de s'écarte-t-elle pas quelque peu de l'objectif d'une étude d'impact environnemental?

Un autre exemple tout aussi préoccupant est celui où les directives demandent à la Société du port de Montréal de traiter de la complémentarité des ports du Saint-Laurent. Ce domaine est totalement étranger au mandat de cette société quasi-autonome. En effet, on retrouve sur le Saint-Laurent des types d'administration portuaire très diversifiés, exemples: municipale (Valleyfield); provinciale (Bécancourt); publique de Transports Canada (Baie Comeau); société de portuaire locale (Québec); Société canadienne des ports (Sept-Iles); et, privé (Port Cartier). Comment alors justifier la demande faite à la Société du port de Montréal de traiter du sujet de la complémentarité des ports du Saint-Laurent? Le niveau de complémentarité qui existe entre les ports du Saint-Laurent s'établit forcément par un ensemble de paramètres physiques, et en tout temps il demeurera dicté par les forces du marché.

De nombreux exemples pourraient encore être cités. Déjà, il me semble que les constatations énoncées plus haut militent fortement en faveur d'une révision complète et approfondie des directives proposées, contrairement à une présomption qui voudrait qu'à ce stade-ci, on ne s'attende qu'à des ajustements mineurs. Même à l'étape d'ébauche, les directives devraient témoigner qu'un certain discernement a été fait entre les demandes souvent disparates qui ont été soumises à la Commission. Dans une situation où

seul le port doit assumer le fardeau de la preuve, nous devons tous nous en remettre au jugement de la Commission.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments dévoués.

Jean Michel Tessier

c.c. Mr. G.S. Shortliffe
Deputy Minister
Transport Canada

Mr. R.A. Quail
Assistant Deputy Minister, Marine
Transport Canada

Mrs. G. Sainte-Marie
Deputy Minister
Environment Canada

Mr. A. Gingras
Chairman, Montreal Port Corporation

Mr. D.J. Taddeo
General Manager and Chief
Executive Officer
Montreal Port Corporation

ORGANISMES PUBLIQUES

MRC Lajemmerais	Céline Verret
Ville de Montréal	Pierre Ypperciel

GK

MUNICIPALITÉ
RÉGIONALE DE
COMTÉ DE
LAJEMMERAIS

609 MARIE-VICTORIN, VERCHÈRES (QUÉBEC) J0L 2R0 (514) 583-3301
TÉLÉCOPIEUR: (514) 583-3592

C.E.A.R.O.
B.F.E.E.E.
File: Ref: 4600-185
FEB 6 1990
REC'D / REÇU

Le 31 janvier 1990

M. Guy Riverin
Commission d'évaluation environnementale
Projet d'expansion du Port de Montréal
13e étage, Immeuble Fontaine
200, boul. Sacré-Coeur
HULL (Québec)
K1A 0H3

OBJET: EXPANSION DU PORT DE MONTREAL A CONTRECOEUR

Monsieur,

Veuillez recevoir par la présente, copie de la résolution 90-5-1 adoptée par le Conseil de la MRC de Lajemmerais à son assemblée du 11 janvier 1990 relativement au sujet mentionné en titre.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

La secrétaire-trésorière adjointe

Celine Verret

CELINE VERRET
CV/df

p.j.: résolution 90-5-1

MUNICIPALITÉ
RÉGIONALE DE
COMTÉ DE
LAJEMMERAIS

609 MARIE-VICTORIN, VERCHÈRES (QUÉBEC) J0L 2R0 (514) 583-3301
TÉLÉCOPIEUR: (514) 583-3592

EXTRAIT du procès-verbal de l'assemblée régulière du Conseil de la Municipalité Régionale de Comté de Lajemmerais, tenue à Verchères, Maison Jean-Marie-Moreau, à la Salle du Conseil, jeudi le 11 janvier 1990 à 20h00, à laquelle étaient présents:

Monsieur le Préfet, Hugues Aubertin, maire de Boucherville, Messieurs les maires, Yvan Beauregard de Calixa-Lavallée, Roch Bernier de Contrecoeur, Gilles Tremblay de Sainte-Julie, remplaçant Monsieur Maurice Savaria, Jacques Doyon de St-Amable, Jean Robert de Varennes et Madame le Maire, Dell Sénéchal de Verchères, Madame la conseillère Louise Cardinal, représentant la Ville de Boucherville, formant quorum.

Résolution 90-5-1

EXPANSION DU PORT DE MONTREAL A CONTRECOEUR

CONSIDERANT les notes et commentaires présentés à Commission d'évaluation environnementale chargée de l'examen du projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur lors des réunions publiques tenues les 17, 18 et 19 octobre 1989;

CONSIDERANT le projet de directives pour la préparation d'une étude d'impact environnemental de l'expansion du Port de Montréal, transmis par ladite Commission à la M.R.C. de Lajemmerais pour fins de commentaires en décembre 1989;

CONSIDERANT que ledit projet de directives répond aux attentes de la M.R.C. de Lajemmerais relativement au respect de l'environnement;

IL EST PROPOSE PAR M. Gilles Tremblay
SECONDE PAR Mme Louise Cardinal

ET RESOLU à l'unanimité d'appuyer le projet de directives pour la préparation d'une étude d'impact environnemental de l'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur, soumis pour commentaires à la MRC de Lajemmerais en décembre 1989.

ADOPTE

COPIE certifiée conforme
à Verchères ce 31 janvier 1990

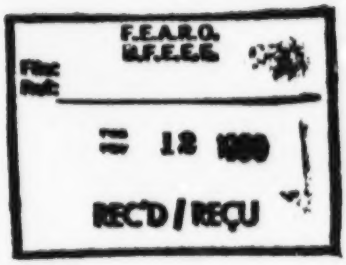
Céline Verret (sec.-trés. adj.)

Ville de Montréal

Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal
CIDEM

770, rue Sherbrooke Ouest
Place Mercantile, 11e étage
Montréal H3A 1G1
(514) 872-2773
Télécopieur (Fax): 872-8520

Le 8 février 1990



Messieurs Carol Martin et
Georges-Albert Tremblay
Co-présidents de la
Commission d'évaluation environnementale
chargée d'examiner le projet d'expansion
du Port de Montréal
13ième étage, Immeuble Fontaine
200, boul. Sacré-Coeur
Hull, Qc
H1A 0H3

OBJET: **Commentaires de la Ville de Montréal au sujet du projet de directives concernant l'expansion du Port de Montréal**

Messieurs les co-présidents,

Il me fait plaisir de vous transmettre par la présente les commentaires résultant de l'analyse que la Ville de Montréal a fait effectuer par les différents services municipaux concernés suite à la réception de votre document intitulé "Projet de directives pour la préparation d'une étude d'impact environnemental de l'expansion du Port de Montréal". Permettez-moi, en tout premier lieu, de souligner l'excellent travail de votre Commission en ce qui concerne la conformité de vos directives avec les messages qui ont été exprimés par les différents intervenants lors des réunions publiques à Contrecoeur et à Montréal les 17, 18 et 19 octobre 1989.

La Ville de Montréal apprécie tout particulièrement votre entrée en matière relativement à la soustraction définitive du site de Tétreauville (Promenade Bellerive) du mandat de votre Commission, tel que nous vous l'avions instamment demandée. Nous désirons également porter à votre attention que la Société du Port de Montréal et la Ville ont mis en place un Comité conjoint permanent qui a déjà siégé à deux reprises et qui se penche sur les nombreux dossiers qui concernent nos deux administrations.

.../2

Par ailleurs, en ce qui concerne les nombreux éléments qui sont exprimés dans le projet de directive que nous sommes invités à commenter, certains d'entre eux méritent des éclaircissements et c'est ce que nous souhaitons exprimer dans le document ci-joint.

Nous vous réitérons notre plus entière disponibilité pour poursuivre si nécessaire des échanges avec votre organisme de façon à faciliter, dans toute la mesure du possible, la réalisation rapide des projets prévus à la satisfaction de tous les intervenants.

Entre-temps, nous vous prions d'accepter, messieurs les co-présidents, l'expression de nos considérations les meilleures.

Le commissaire et directeur général,

Pierre Ypperciel

P.J.

COMMENTAIRES DE LA
VILLE DE MONTREAL

AU SUJET DU PROJET DE DIRECTIVES DE LA COMMISSION D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE SUR L'EXPANSION DU PORT DE MONTREAL

En ce qui concerne tout d'abord les dix recommandations que la Ville de Montréal exprimait dans le document de réflexion qu'elle a déposé le 18 octobre 1989, nous prenons pour acquis que le Port répondra à celles qui n'ont pas déjà fait l'objet d'une directive spécifique comme les recommandations numéro 1 et numéro 3 et qu'elles sont automatiquement couvertes par les différentes directives générales exprimées dans le document.

C'est au niveau de certaines directives issues de messages exprimés par d'autres intervenants que nous souhaitons apporter plus particulièrement des éclaircissements. Nous vous réfèrons ici aux deux premiers paragraphes de la page 4 de votre projet de directives lesquels font référence à l'étude de Lavalin de 1985 pour le secteur Longue-Pointe. La Ville de Montréal qui est l'autorité juridiquement responsable des recommandations en matière d'aménagement urbain sur son territoire, considère que la reprise intégrale de l'étude de Lavalin en ce qui concerne le schéma "A" n'est absolument pas requise puisque, à moins d'un changement majeur dans la conjoncture prévisible à court ou à moyen terme, nous ne souhaitons absolument pas considérer la réaffectation des espaces industriels occupés par des entreprises aussi importantes que Catelli et Canadian Gypsum pour des fins portuaires, ce qui procurerait beaucoup moins d'emplois que les industries mentionnées précédemment. La Ville de Montréal ne considère donc pas justifié de contraindre la Société du Port à reprendre une telle étude puisqu'elle ne s'inscrit pas d'une part dans nos perspectives d'aménagement et qu'elle représente pour cette Société des démarches à toute fin pratique inutiles.

.../2

Commentaires de la Ville de Montréal
Le 8 février 1990

Par ailleurs, en ce qui concerne le réexamen de l'option Longue-Pointe "B", nous ne croyons pas que les aspects environnementaux doivent absolument être repris de façon intégrale. Il y aurait cependant peut être lieu de considérer, qu'en raison de l'évolution de la conjoncture depuis 1985, une revision de la disponibilité ou de la réaffectation de certains terrains pourrait être considérée. En effet, des entreprises telles que les lubrifiants Shell ont annoncé leur fermeture libérant ainsi des espaces que la Ville de Montréal est en train d'acquérir pour fins d'expansion portuaire. D'autres espaces industriels pourraient peut-être être avantageusement relocalisés ailleurs libérant ainsi des terrains pour des fins ponctuelles d'agrandissement portuaire.

Cependant nous doutons que la libération totale du secteur identifié dans le schéma "B" soit envisageable économiquement et socialement particulièrement en ce qui concerne le nombre d'emplois potentiellement perdus versus le nombre d'emplois potentiellement créés par une réaffectation portuaire.

Si un réexamen de la situation ne permet pas d'envisager un gain significatif en matière d'emploi dans le secteur, il serait inapproprié d'exiger la reprise intégrale de l'étude de ce site. Il est bien entendu que la Ville continuera de procéder à toutes les acquisitions potentielles de terrains dans ce secteur au fur et à mesure de leur disponibilité mais une telle intervention s'effectuera par étape et ne pourrait définitivement pas permettre à court ou à moyen terme la relocalisation des infrastructures ferroviaires jusqu'en bordure de la rue Notre-Dame. Dans ces conditions, il serait peut-être plausible que la Commission mitige ses directives dans ce secteur en particulier jusqu'à ce qu'une analyse préliminaire nous indique s'il y a vraiment lieu de reprendre l'examen de cette option à long terme.

.../3

Commentaires de la Ville de Montréal
Le 8 février 1990

Nous notons également à la fin du premier paragraphe de la page 4 que votre Commission demande de faire étudier tous les espaces qui pourraient éventuellement devenir disponibles et qui ont été identifiés lors des réunions publiques des 17, 18 et 19 octobre 1989. La Ville de Montréal aimerait rappeler ici qu'en vertu de sa juridiction en matière d'aménagement urbain, elle ne souhaite pas voir reprises certaines des propositions émises par des tiers concernant des réaffectations de sites sur son territoire et qui ne rejoignent pas les orientations des plans directeurs de la Ville. Ainsi, nous ne considérons pas comme justifée une étude portant sur la réaffectation à des fins portuaires du Vieux Port de Montréal ou encore du secteur du Canal Lachine comme d'aucuns l'ont proposé. De telles propositions vont carrément à l'encontre des orientations de la Ville de Montréal qui ne souhaite aucunement en imposer l'étude à la Société du Port. Nous retenons toutefois comme valable la proposition de faire étudier sérieusement la réaffectation des terrains de la Vickers et des espaces adjacents que la Ville pourrait libérer en vue d'un remembrement foncier d'une superficie significative.

Que ce soit dans le secteur Longue-Pointe "B" ou dans le secteur Vickers, les deux seuls endroits permettant un large remembrement, ou que ce soit au niveau des terminaux actuels, nous souhaitons que la Commission insiste particulièrement sur l'identification de moyens d'augmenter la productivité des espaces montréalais du Port. Cette approche nous semble la plus réaliste à la lumière de la conjoncture économique actuelle. Il est par ailleurs évident que cette réflexion doit inclure une analyse des moyens d'augmenter également l'efficacité de la desserte ferroviaire du Port ainsi que des recommandations à faire auprès des compagnies C.P. et CN à cet effet.

.../4

Commentaires de la Ville de Montréal
Le 14 février 1990

Dans la section des directives qui porte sur le site de Contrecoeur, nous remarquons qu'on ne fait pas allusion, à la page 6, aux impacts économiques que représente l'absence d'une alternative CP pour les potentiels usagers du site de Contrecoeur. Cet élément nous semble important dans l'évaluation de la compétitivité potentielle du site de Contrecoeur comparativement aux avantages dont disposent actuellement les usagers avec le double réseau sur l'île de Montréal. Par ailleurs, en ce qui concerne le chapitre 6.0 de la page 10 intitulé "Impacts socio-économiques" nous ne retrouvons pas de référence à l'impact potentiel sur l'économie de Montréal d'une implantation hors de l'île, ni l'analyse comparative des avantages et des désavantages d'une expansion en site éloigné comme dans d'autres villes du monde que nous avions suggérée.

En terminant, nous aimerions rappeler que c'est l'utilisation de tels nouveaux aménagements pour les fins de conteneurs à Contrecoeur qui suscitait des appréhensions de notre part en raison d'une justification incomplète des limitations fonctionnelles d'une telle activité sur l'île de Montréal. En prenant pour acquis que des réponses satisfaisantes devraient être apportées par l'analyse des impacts additionnels que votre Commission réclame, nous souhaitons que le Port de Montréal puisse demeurer un important Port sur la Côte Est de l'Amérique du Nord et puisse maintenir sa compétitivité au niveau international.

Pour ce faire, nous comprenons très bien que celui-ci doit pouvoir malgré tout disposer d'une latitude en ce qui concerne ses possibilités de répondre rapidement à toute demande résultant d'un changement rapide dans la conjoncture économique internationale ou locale et qu'à cet effet, le processus qui aura cours dans les prochains mois n'empêchera pas la réalisation de projets déjà amorcés sur l'île de Montréal ou la réponse ponctuelle rapide à un projet qui surviendrait à l'improviste.
1990-02-08

AUTRES ORGANISMES

Fédération de l'UPA de St-Jean de Valleyfield	Steve Côté
Union Québecoise pour la Conservation de la Nature	Francine Marcotte

(46

Fédération de l'U.P.A. de St-Jean-Valleyfield

6, rue Du MOULIN, Saint-Rémi, Cté Napierville, J0L 2L0 – TÉL: 454-3996

St-Rémi, le 22 janvier 1990.

F.E.A.R.O.
B.F.E.E.E.
File:
Ref:
JAN 26 1990
REC'D / REÇU

Monsieur Guy Riverain
Bureau Fédéral d'examen des
Evaluations Environnementales.
Edifice Fontaine, 13ième Etage,
200, Boulevard Sacrécoeur,
Hull (Québec)
K1A 0H3

OBJET: **AJOUT DE VARIABLES AGRICOLES A L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL SUITE AU PROJET D'EXPANSION DU PORT DE MONTREAL**

Monsieur,

C'est en qualité d'organisme représentant les intérêts des quelques 5 000 producteurs agricoles de la région du Sud-Ouest de Montréal que la Fédération de l'U.P.A. de St-Jean-Valleyfield conjointement avec le Syndicat de Varennes désire vous faire part de ses préoccupations quant à l'étude d'impact devant conduire au choix du futur site d'expansion du port de Montréal.

Evidemment, de par son mandat notre organisme s'est surtout attardé aux directives devant guider l'évaluation des sites hors de l'Ile métropolitaine.

Signalons tout d'abord l'absence pure et simple de variables agricoles inévitablement concernées par l'interface du projet (i.e. accès routier et ferroviaire) sans compter l'impact qu'aurait le développement d'un complexe industrialo-portuaire sur l'agriculture qui le ceinture.

Tout en affirmant notre appui aux critères déjà énumérés dans le projet de directives, nous croyons indispensable que la Commission ajoute les directives suivantes pour mettre en relief les impacts du projet sur l'environnement agricole.

Méthodologie de choix de site et élaboration d'une grille d'analyse pour les sites à l'extérieur de l'Ile de Montréal

La grille d'analyse devrait tenir compte en milieu agricole, non seulement de l'utilisation actuelle des sols mais également de ses potentiels agricoles, surtout s'il se révèle qu'on observe dans les sites sous étude une sous-utilisation intentionnelle, à

des fins spécualtives.

Comparaison des options et choix de solution

La pondération des composantes environnementales mentionnée devrait comprendre, au chapitre de l'agriculture, l'élément "protection des possibilités agricoles" et lui accorder une importance qui reflète le caractère non-renouvelable et non-mobile de cette ressource. On peut toujours déplacer un projet d'infrastructures portuaires, mais on ne peut pas déplacer un sol agricole de haut potentiel.

Zone d'étude

L'étude d'impact devrait différencier de façon plus détaillée les milieux biophysique, humain, agricole, visuel.

En milieu agricole, la zone d'étude devrait être suffisamment vaste pour inclure les effets occasionnés par le développement résidentiel, industriel, commercial, à proximité du projet d'expansion et être considérés comme des impacts négatifs sur l'agriculture.

Impacts sur les composantes biophysiques

L'étude d'impact devrait rajouter aux effets environnementaux, l'effet déstructurant sur la trame agricole (spéculation, perte de sols irréversible).

La directive accorde beaucoup d'importance aux impacts en milieu hydrique (8 mentions sur 12). Les impacts en milieu terrestre devraient recevoir une attention plus grande dans l'étude d'impact.

Impacts socio-économiques

La valeur de l'économie agricole actuelle et projetée devrait être considérée dans l'économie régionale ainsi que son influence dans le maintien de la qualité de vie. Ces deux aspects doivent nécessairement être considérés dans les impacts socio-économiques.

Sécurité

L'étude d'impact devrait considérer également la sécurité de la machinerie agricole lorsqu'elle doit emprunter ou traverser les routes qui seraient utilisées par des camions lourds, tout comme elle doit considérer la sécurité des traverses d'animaux s'il en existe actuellement ou si le projet risque d'en créer.

Mesures d'atténuation des impacts et des répercussions

L'étude d'impact devrait obligatoirement comprendre les mesures d'atténuation des impacts sur les activités agricoles: accès agricole, réaménagement des fossés et drains souterrains, réaménagement des chemins de ferme.

Programme surveillance de suivi

L'étude d'impact devrait comprendre un programme de surveillance des travaux en milieu agricole à être élaboré conjointement et accepté par l'Union des producteurs agricoles, niveau régional.

Par ailleurs, dans une prerspective élargie, l'étude d'impact doit envisager très sérieusement l'éventualité d'un déplacement des activités de Conteneurisation de la compagnie "Cost", (responsable du tiers du transport conteneurisé à Montréal) comme en fait foi un article du "Devoir" en date du 19 décembre dernier. (voir copie annexée).

Tout comme l'étude d'impact doit exiger un retour sur les prévisions du trafic maritime puisque le recul de 7.4% enregistré en 1989 démontre sans équivoque la confusion qui prévaut à ce sujet.

Enfin, nous croyons fermement que les installations portuaires doivent demeurer **entières** sur l'Ile de Montréal citons à l'appui les expériences de Marseille et New-York, où le fractionnement des installations s'est soldé par des grandes difficultés organisationnelles.

La Commission doit donc user de son pouvoir pour obliger les consultants à examiner sur l'Ile de Montréal des sites alternatifs (i.e.: raffinerie Texaco, chantier Vickers, etc.). De même, elle devra exiger de la part du promoteur qu'il démontre non pas en terme de coût d'aménagement mais en terme de disponibilité d'espace pourquoi les sites potentiels sur l'Ile de Montréal ne peuvent recevoir les installations. Il ne fait pas de doute que cette analyse devra tenir compte de la réaffectation d'installations déjà existentes.

Nous espérons que vous jugerez pertinente notre intervention et que vous y donnerez suite lors de la rédaction finale du projet de directives pour l'étude d'impact. Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

SC/di

Steve Côté,
Agent
Service d'Education
et d'Information.

"LA VIE ECONOMIQUE"
Montréal, mardi 19 décembre 1989

Le bail de Cast à Montréal court jusqu'en 2003

Mais le port de Québec peut accueillir de plus gros bateaux

Gisèle Paré

EN ATTENDANT une décision définitive, le Port de Montréal ne s'inquiète pas outre mesure des projets du transporteur CAST qui reluque le Port de Québec pour y relocaliser toutes ses installations.

Le plus important transporteur maritime d'Amérique du Nord qui poursuit des études sur l'adaptation de son service de conteneurs à des navires de grande capacité, envisagerait sérieusement de déménager ses équipements à Québec, selon les déclarations du président de Cast Lines, M. Klaus Glusing, faites au quotidien québécois Le Soleil.

Au Port de Montréal, où le transporteur Cast représente à lui seul le tiers du trafic de conteneurs, on refuse de s'inquiéter trop rapidement. Le porte-parole du Port, M. Michel Turgeon, maintient fermement que pour l'instant, on ne parle pas de départ mais bien d'études chez Cast Lines. « Comme bien d'autres entreprises, Cast observe les diverses avenues qui s'offrent dans le domaine des navires de grande capacité, logeant 2000 à 3500 conteneurs, et qui nécessitent une plus grande profondeur d'eau. Pour l'instant nous n'avons reçu aucun avis de la compagnie concernant un départ », insiste-t-il.

De fait, l'intérêt de Cast à déménager ses pénates à Québec relève de la plus grande profondeur d'eau de son port qui peut accueillir des navires jaugeant jusqu'à 150 000 tonnes, soit l'équivalent d'un chargement d'environ 3 500 conteneurs. À Montréal, la profondeur d'eau ne permet pas au port d'accueillir des navires transportant plus de 2,500 conteneurs.

Plus que le départ du service de conteneurs de Cast, supposant la perte des droits de quai et des revenus de location du terminal de Montréal, c'est la répercussion sur les autres transporteurs du port et les autres modes de transport qui causerait le plus de tort, affirme M. Turgeon.

Hier, au siège social de Cast Lines à Montréal, personne ne pouvait donner plus d'informations sur les projets futurs du transporteur qui, aux dires de son président, doivent être annoncés d'ici six mois.

Tout ce qu'on sait du côté du Port de Montréal, c'est que le terminal de Cast à Montréal a récemment fait l'objet d'importants travaux d'agrandissement et que le bail pour la location de cet équipement comportant une garantie de tonnage n'expire pas avant 2003.

« Nous faisons tout ce nous pouvons pour garder Cast à Montréal. On va suivre de près ce qui se passe mais il faut comprendre que chaque port a ses avantages et ses désavantages », explique M. Turgeon.

Même sans une grande profondeur d'eau, M. Turgeon soutient que le Port de Montréal offre une situation plus intéressante pour les transporteurs de conteneurs, en raison de sa proximité avec le centre des États-Unis et d'importantes infrastructures ferroviaires.

Le transport de conteneurs compte pour le quart des 22 millions de tonnes qui transitent par le Port de Montréal chaque année, mais constitue un marché convoité en raison de la forte concurrence qui s'y joue.

Chute de 7,4 % du tonnage transité par la Voie maritime

Martin Pelchat

AU TERME d'une année marquée par une chute du tonnage en transit, la Voie maritime met fin aujourd'hui à sa saison de navigation.

La fermeture ne sera toutefois officielle que d'ici quelques jours, quand les 17 navires, dont 12 océaniques, qui sillonnent encore la Voie auront pu en sortir.

Les conditions de navigation sont extrêmement difficiles, indique le porte-parole de la Voie, Normand Dodier, et des remorqueurs sont constamment occupés à nettoyer la glace qui s'accumule à l'approche et à l'intérieur des écluses.

Mais les malheurs sont moins venus cette année de la température que de la conjoncture difficile sur les marchés d'exportation des céréales, qui explique la chute de 7,4 % du tonnage dans la section de la Voie maritime entre Montréal et le lac Ontario.

« On s'achemine vers un déficit comptable qui ne se traduira pas nécessairement par un manque de liquidités », dit Normand Dodier.

Les statistiques disponibles s'arrêtent au 7 décembre, mais elles indiquent déjà une baisse de 26 % du tonnage en grain.

« La Commission canadienne du blé a beaucoup de difficulté à écouler son grain sur les marchés internationaux », explique M. Dodier.

Des clients traditionnels du Canada, comme l'Angleterre et d'autres pays d'Europe de l'Ouest, ont atteint l'autosuffisance. Par ailleurs, la compétition est vive avec les exportateurs que sont l'Argentine et l'Australie. Même l'Inde, note M. Dodier, affiche aujourd'hui des surplus.

Le marché s'est donc déplacé vers les pays du Pacifique. Le grain prend ainsi le chemin de l'ouest, privant la Voie maritime d'une source de revenus importante au profit du transport ferroviaire. Le transport de céréales représente environ 30 % des activités de la Voie maritime.

La mauvaise récolte de 1988 a d'autre part fait sentir ses effets au début de l'année 1989. Heureusement, la récolte de l'été dernier a été très bonne.

Les résultats de 1989 sont meilleurs en ce qui concerne les expéditions de minérai de fer de la Côte-Nord, la Voie maritime profitant d'une hausse de 5,6 % du tonnage. Les autres marchandises en vrac, telles que le charbon et le sel, connaissent également une augmentation, de l'ordre de 4,8 %.

En 1988, la Voie maritime avait bouclé l'année avec une augmentation d'environ 2 % du tonnage total.

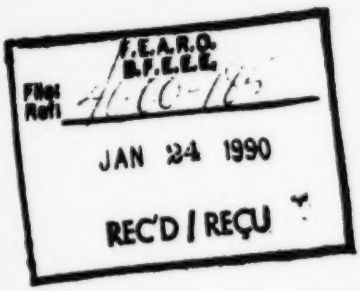
L'an dernier, 40,5 millions de tonnes de marchandises avaient emprunté le système. Au 7 décembre dernier, le bilan était de 35,7 millions de tonnes.

union québécoise
pour la conservation
de la nature

Penser globalement, agir localement »

éditeur du magazine
franc nord

Charlesbourg, le 22 janvier 1990



Monsieur Guy Riverin,
Secrétaire exécutif
Projet d'expansion du port de Montréal
Commission d'évaluation environnementale
13ième étage, Immeuble Fontaine
200, boul. Sacré-Coeur
Hull (Québec)
K1A 0H3

Objet: Étude d'impact environnemental

Monsieur,

Vous trouverez ci-joints les commentaires de l'Union québécoise pour la conservation de la nature concernant le "Projet de directives pour la préparation d'une étude d'impact environnemental de l'expansion du port de Montréal".

Nous pensons qu'il est important d'insister, entre autres, sur certains points comme la protection des berges ainsi que des éléments fauniques et floristiques reconnus comme étant d'une grande valeur. Nous appuyons les recommandations de certains mémoires présentés à la Commission en octobre dernier, dans leur demande d'une meilleure utilisation du site actuel du port de Montréal.

Enfin, nous tenons à encourager les promoteurs de projets d'aménagement à adopter des politiques qui tendent vers un développement durable.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Francine Marcotte

FM/ma

Francine Marcotte, M.Sc.
Recherchiste

160, 76 Rue Est, Charlesbourg, QC. G1H 7H6. Tel.: (418) 628-9600 Fax: (418) 624-7525

union québécoise
pour la conservation
de la nature

« Penser globalement, agir localement »

éditeur du magazine
franc nord

Commentaires de l'UQCN

concernant

l'étude d'impact environnemental

présentés à la

Commission d'évaluation environnementale
du projet d'expansion du port de Montréal

Union québécoise pour la conservation de la nature

janvier 1990

160, 76e Rue Est, Charlesbourg, QC, G1H 7H6. Tél.: (418) 628-9600 Fax: (418) 624-7525

Organisme national sans but lucratif, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) regroupe des individus ainsi que des sociétés oeuvrant dans le domaine des sciences naturelles. L'UQCN favorise la conservation et l'utilisation soutenable des ressources. Elle fonde son action sur les trois objectifs de la Stratégie mondiale de la conservation: le maintien des processus écologiques essentiels, la préservation de la diversité génétique et l'utilisation soutenable des espèces et des écosystèmes.

Les commentaires suivants portent sur le "Projet de directives pour la préparation d'une étude d'impact environnemental de l'expansion du port de Montréal". En plus du document cité plus haut, nous avons consulté les mémoires présentés à la Commission ainsi que le dossier déposé par le promoteur.

Nos remarques porteront principalement sur le fait que nous souhaitons que tout au long de l'étude d'impact, le promoteur prenne en compte la possibilité pour le port de Montréal de garder ses limites actuelles en s'agrandissant par l'intérieur au moyen d'une meilleure utilisation des espaces et des effectifs déjà présents ainsi que d'une modernisation des équipements. Le port de Montréal possède un très grand avantage: la proximité avec un réseau très élaboré de terminaux à conteneurs desservis par rail, déjà en place.

Puisque l'objet de l'étude d'impact est d'apprécier les conséquences du projet sur l'environnement, il serait utile de pouvoir comparer les résultats des études faites sur les différents sites suggérés avec des études concernant le site actuel du port.

Chaque commentaire porte sur le paragraphe mentionné.

1.0 Introduction

Lorsqu'il identifiera les solutions de rechange et les variantes de projet (point 2 de la page 1), nous jugeons important que le promoteur étudie cette éventualité d'une utilisation maximale du port de Montréal dans ses limites actuelles.

3.0 Justification du projet

3.1 Problématique

Nous remarquons l'absence d'un consensus pour la majorité des intervenants dans le dossier au sujet des prévisions à long terme du trafic de conteneurs. En effet, le promoteur ne semble tenir compte que des prévisions d'augmentation maximale des activités portuaires. Il faudrait aussi considérer les prévisions pessimistes (croissance minimale). De la même

façon, ne pourrait-on pas prévoir l'éventualité d'un plafonnement de la croissance du trafic des conteneurs, après un certain nombre d'années?

3.2 Options de solution

Nous appuyons la Commission dans sa recherche d'options de solution. Nous trouvons important de ne pas perdre de vue la notion de complémentarité des ports du Saint-Laurent dans la planification du développement portuaire. Il faut voir la possibilité de transférer le surplus de conteneurs vers un autre port situé sur le fleuve.

3.2.1 Sur l'île de Montréal

Situation actuelle

Nous pensons qu'il est essentiel que le promoteur démontre que l'espace et les équipements du port de Montréal actuel sont utilisés de façon optimale. Limiter au minimum les besoins d'espaces et favoriser une utilisation maximale des espaces utilisés demeure la première condition du respect de l'environnement.

Comme il est dit plus haut, il faudrait effectuer une étude concernant la possibilité de s'agrandir par l'intérieur. La "Corporation des pilotes du port de Montréal", dans son mémoire présenté à la Commission en octobre dernier, suggère un plan d'extension en quatre phases, facilement réalisables mais nécessitant des investissements élevés mais très rentables pour moderniser les équipements actuels. Cette option est conforme à un développement durable.

Nous demandons que soit étudiée sérieusement la suggestion de la Corporation. Au niveau environnemental, entre autres, cela devient très intéressant puisque les activités sont concentrées sur un seul site, déjà aménagé pour cette fonction.

3.2.2 Sites à l'extérieur de l'île de Montréal

Après avoir expliqué la nécessité de réaliser son projet ailleurs que sur l'île de Montréal, nous sommes d'accord pour ajouter une étude socio-économique approfondie à l'étude environnementale.

Nous trouvons important de prévoir les coûts qu'entraînerait le doublage de certains services et équipements (ex: matériel pour combattre la pollution) dû à la distance entre les deux parties éventuelles du port (site de Contrecoeur et le port de Montréal).

Considérant l'état actuel de l'économie, nous jugeons opportun d'appuyer la démarche de la Commission d'évaluation environnementale qui demande au promoteur d'étudier les effets de l'expansion du port, sur l'emploi tant à Montréal qu'à l'extérieur de l'île de Montréal.

3.2.3 Méthodologie de choix de site et élaboration d'une grille d'analyse pour les sites à l'extérieur de l'île de Montréal

En ce qui concerne la méthodologie appliquée au choix de site, nous sommes d'accord qu'il faudrait voir à utiliser des critères moins subjectifs. Et peut-être, ne pourrions-nous pas inclure le site du port de Montréal actuel dans cette méthodologie pour fins de comparaisons?

Concernant la grille d'analyse, la protection des sources d'approvisionnement en eau potable est très importante pour la santé publique. Ce point devra être évalué très sévèrement étant donné que l'eau potable de bonne qualité se fait de plus en plus rare dans la région de Montréal.

Dans le point sur la qualité des sédiments, il faudrait inclure les sédiments contaminés non confinés et rejetés dans le fleuve. La sécurité maritime doit inclure explicitement la protection de l'environnement. A l'importance relative du dragage, on devrait ajouter le point suivant: conséquences du dragage sur le milieu. Il faudrait aussi tenir compte des usages qui sont souhaités par la société (baignade, accès à des parcs et au fleuve, pêche, chasse, baignade).

3.3 Comparaison des options et choix de solution

Au risque de trop insister, nous jugeons important de demander que le site actuel du port de Montréal soit inclus dans les options et les choix de solution, qu'il soit comparé aux différentes options et étudié en fonction des composantes environnementales.

4.2 Zone d'étude

Étant donné que l'on s'accorde pour dire que la portion du fleuve comprise entre Montréal et le secteur de Sorel-Tracy a relativement été épargnée jusqu'à maintenant, nous jugeons essentiel de protéger plus sévèrement ce territoire. Nous demandons que la politique de protection des berges du ministère de l'Environnement du Québec soit respectée. D'autant plus que 70% des rives entre Cornwall et Québec sont déjà artificialisées.

De plus, si des parties de ces berges disparaissent, il y aura certainement un effet d'entraînement pour la dégradation du milieu. Il faudra donc cerner les effets à long terme et les impacts cumulatifs.

4.3 Approche écosystémique

Il nous semble important qu'au moment de l'aménagement, les besoins en terme de dragage soient bien définis à l'avance et que soit expliqué ce que l'on entend par un dragage et un remblayage réduit au minimum.

6.1 Sécurité maritime

Les déversements de mazout ou de substances toxique sont des accidents qui demeurent très souvent irréversibles en ce qui concerne les habitats. Lorsque la présence d'habitats d'espèces fauniques ou floristiques rares ou menacées est signalée, l'établissement d'un projet d'envergure comme celui du port de Montréal sur ces sites devrait être défavorisé. Par exemple, la Réserve nationale de la faune des îles de Contrecoeur gérée par le Service canadien de la Faune apparaît particulièrement vulnérable à un déversement accidentel d'hydrocarbures. Nous pensons qu'il est essentiel d'en tenir compte dans l'étude d'impact. Quelques lois fédérales les protègent.

Notre conclusion

Il nous apparaît donc primordial que le promoteur du projet justifie rigoureusement la nécessité d'agrandir le port de Montréal si l'on désire vraiment s'orienter vers un développement durable dans les prochaines années.

La possibilité d'agrandir le port de Montréal dans ses limites actuelles doit être bien étudiée, compte tenu du pourcentage important des rives du Saint-Laurent déjà consacrées à la vocation commerciale et industrielle du fleuve et de la haute valeur écologique des secteurs envisagés. Une étude en vue d'une modernisation des équipements et d'une meilleure utilisation du site actuel du port de Montréal nous semble être une solution très intéressante. C'est pourquoi nous jugeons important qu'elle soit incluse dans l'étude d'impact environnemental.

Enfin, dans le même esprit que celui du ministère de l'Environnement du Canada, nous recommandons enfin que la Commission insiste auprès du promoteur pour que l'exercice de sélection de tout site ayant un impact sur les ressources naturelles soit faite d'abord selon le principe d'aucune perte nette d'habitat et en second lieu, en incorporant la notion de compensation.

INDIVIDUS

Claude Cartier	Yamaska
Bernice Goldsmith	Concordia University
Robert Hajaly	Montréal
Brian Slack	Concordia University

17/01/90

Messieurs, Mesdames et Mesdemoiselles de la Commission d'évaluation environnementale chargée de l'examen du projet d'expansion du port de Montréal.

Mes commentaires sur ce projet dénoncent les faiblesses du réseau ferroviaire à Contrecoeur présentement mais décrivent aussi les qualités qu'il pourrait avoir après l'exécution de quelques recommandations que vous pourriez faire au bon endroit ou à la bonne personne, qui ferait de Contrecoeur le choix idéal pour cette expansion.

Le transport ferroviaire étant beaucoup plus sécuritaire et beaucoup moins pollueur que le transport routier (et ce je m'explique), il est donc primordial à cette expansion.

--Le transport ferroviaire est à l'abri des dérapages causés par l'accumulation d'eau dans ce qu'on peut appeler les ornières, c'est à dire l'endroit où cheminent habituellement les pneus des fardiers ou poids lourds qui sont de plus les responsables de ce dénivellement de revêtement routier.

--Le transport ferroviaire est à l'abri des dérapages causés par la glace ou la neige et même le verglas.

--Le train est à l'abri des erreurs humaines ou fausses manoeuvres directionnelles car le train (contrairement au camion) n'a qu'à suivre les rails.

--Le train ne peut subir de perte de contrôle (comme le camion) en cherchant à éviter M. tout le monde qui d'une façon ou de l'autre empiéterait sur son cheminement, ce qui est peu probable.

../1

--Le train ne peut s'entrechoquer (certain à 99.999....%) comme deux poids lourds en sens inverse peuvent le faire se croisant à quelques pouces un de l'autre à quelques 90 kilomètres chacun générant un impact (lors d'une collision) de quelques 180 kilomètres heure d'où aucune structure ou coque de camion ne peut résister laissant donc s'échapper son chargement qu'il soit toxique ou non.

--Le train est à l'abri des somnolences de celui qui le dirige car une locomotive est munie d'un dispositif qui actionne les freins et arrête le train immédiatement si aucune manutention d'instrument ou de contrôle n'est exécuté par celui qui la dirige pendant un délai assez court.

-- Le train ne peut se faire entrechoquer dans sa partie arrière et laisser fuir sa cargaison souvent toxique, (comme le camion) suite à un refoulement subit de la circulation qui quelques fois ne peuvent être prévu par les chauffeurs de camions les plus avertis.

--Le train roulant fer sur fer pollue beaucoup moins que le camion car 3 locomotives tirant un train de 100 à 125 wagons remplace en tonnage véhiculé quelques 250 à 300 camions.

--Le train pollue beaucoup moins aussi que le camion en ce qui concerne le bruit car si le port génère 2 ou 3 trains (ou plus) de 125 wagons quotidiennement,ceci représente 625 à 937 camions (ou plus) par jour. En calculant l'aller-retour (pour les wagons vides et chargés), une séquence de 4 à 6 trains quotidiennement veut dire un train tous les 4 ou 6 heures comparativement à un va et vient continuel aller-retour (remorques chargés ou vides) de 1250 à 1875 camions par jour soit une séquence de 1 camions à tout les 1 minute et 15 secondes à 1 camions à tous les 40 secondes,c'est énorme.

../2

Beaucoup d'autres arguments peuvent être évoqué pour souligner l'importance d'un réseau ferroviaire efficace,à un port de si grande envergure mais si l'on compare les risques de transporter les matières dangereuses (surtout) par cheminement ferroviaire ou routier, il n'y a qu'un parallèle possible entre les deux et ce, je l'explique.

Le seul danger vraiment existant du train se trouve aux passages à niveau mais encore là, le train a un avantage certain car il est plus pesant que n'importe quel véhicule pouvant le happer d'où un déraillement majeur causant des fuites toxiques est peu probable car la vitesse en zone peuplée ou non n'est pas très élevé sur cet axe car elle n'est que de 40 MPH entre Bruno-Jonction et Sorel.

Cette basse vitesse limiterait fortement les dégâts d'autant plus que le chassis des wagons esttrès résistant, il augmente ainsi la résistance de toute la structure des wagons même s'il demeure toujours un petit risque de fuite.

Pour ces mêmes marchandises dangereuses transporté cette fois par de très nombreux camions, vous remplacez hypothétiquement les passages à niveau (pour le train) par (pour le camion) les arrêts obligatoires omis par un autre véhicule lourd au passage du dit transporteur ou peut-être une scène semblable sur une lumière rouge ou aux entrées,sorties ou bretelles d'autoroutes.

Un accident de la sorte ferait voir certainement plus l'image d'une vrai catastrophe écologique (voir même une calamité) que celle imagée d'un train à un passage à niveau d'où vous pouvez voir que le train est beaucoup plus avantageux présentement que le camion pour l'écologie et le sera encore beaucoup plus quand la voie sera relocalisée hors des limites urbaines de Boucherville et Varennes.

../3

Dès que cette relocalisation sera effectuée, cette voie sera des plus sécuritaire pour le transport des marchandises les plus dangereuses qu'on peut imaginer car il n'y aura plus que 7 ou 8 passages à niveau entre le site prévu du port à Contrecoeur et le pont Victoria et ceux-ci n'auront pour la plupart qu'une faible densité de circulation routière.

Sans contredire tout ce qui est écrit dans ce texte précédemment, il y a et aura toujours un petit pourcentage de risques et c'est là que se dessine le but ultime de mon intervention qui par ces commentaires, j'espère seront pris en considération dans votre étude. C'est à dire (à franc parler) que vous étudiez vous-même tout ceci sans vous fier à de tierces personnes qui souvent n'argumentent que dans le sens des directives qui leurs sont émises par leurs supérieurs hiérarchiques plutôt que de faire valoir leurs propres points de vue .

Un chemin de fer (pour être vraiment efficace et fiable) a besoin de deux entrées et deux sorties pour rejoindre son réseau principal ou disons plutôt qu'il a besoin d'un cheminement qui tourne comme une horloge n'ayant ni début, ni fin. Ce principe est nécessaire afin d'avoir une alternative fonctionnelle et rapide en cas de déraillement majeur à un pont ou ailleurs, en cas d'évacuation pour n'importe quelle raison(autant industrielle que le transport lui-même) ou tout autre motif ou gens qui empêcherait toute circulation entre Contrecoeur et St-Bruno.

../4

Sans cette alternative, le port pourrait être privé de la disponibilité de wagons vide pour y décharger le contenu des bateaux et de la disponibilité des wagons qui devait arriver chargé de marchandises devant être manutentionnées immédiatement dans le chargement du ou des bateaux accostés au port. Cette absence de disponibilité pourrait porter préjudice à la réputation du port car si un bateau est obligé de changer de port pour finir de prendre sa cargaison ou simplement attendre au quai 3,4,5,7 jours (et même plus) que prévu pour enfin finir de charger ou décharger sa marchandise, il demeure qu'à travers le monde maritime, ces retards affigent la réputation du port dans le sens où c'est ce dernier qui n'est pas fiable pour les compagnies maritimes et non le ou les transporteurs terrestres qui le desserve.

Afin de clarifier la situation, regardez dans le shéma 2 de la page 19 du document intitulé # Projet d'expansion du port de Montréal,Horizon 2010, Juin 1989#, on y voit l'emplacement du site projeté de Contrecoeur de même que son réseau routier où l'on dénote que l'autoroute 30 se termine à Sorel (présentement) et enfin que le chemin de fer s'y trouvant se poursuit ou se dirige vers l'Est vers Québec. Ceci est entièrement faux dans la réalité actuelle car le CN a demandé et obtenu l'an dernier, la permission de l'Office Nationale des transports d'abandonner ce tronçon entre Sorel et Nicolet d'où Sorel est devenu un cul de sac ferroviaire dont Contrecoeur fait partie.

Cette lacune fort importante peut cependant être résolue si vous recommandiez que pour installer un port de l'importance du port de Montréal à Contrecoeur, il faut absolument cette sortie vers l'Est qui du même coup relierait Bécancour (et sa future expansion industrielle) à Contrecoeur et Contrecoeur au reste du réseau par 2 entrées et 2 sorties soient Bruno-Jonction et Aston-Jonction.

Pour vous informer un peu sur ce tronçon que le CN a abandonné, je vous dresserai un bref historique de son abandon. Le CN a cessé ses opérations sur celui-ci progressivement après l'incendie d'un approche du pont de Pierreville en 1975 (au dessus de la terre ferme,ne nécessitant que quelques 73,000 mètres cubes de remplissage et la construction d'une buse et enfin le creusage d'un canal de dérivation afin de faciliter l'écoulement des eaux lors de la débâcle printannière, il faut aussi savoir que ce remplissage est beaucoup plus sécuritaire et n'engendre plus d'entretien comme la structure incendiée faite de chevalets de bois). Vous pouvez constater ceci de vous-même en vous rendant sur les lieux de la dite approche du pont de Pierreville, soit du côté de St-François du lac sur l'autre rive.

Depuis cet incendie, le CN n'a jamais démontré aucun intérêt à effectuer la réfection de cet axe préférant plutôt détourner son trafic de Bécancour vers Montréal par Drummondville de même que celui de l'Ouest de la subdivision Sorel (Sorel à Varennes) par Drummondville et Montréal tout en augmentant ses tarifs considérablement entre Tracy et St-Grégoire afin d'y tuer tout trafic en partance ou à destination après quoi cette action de démarketing facilite l'abandon.

Il faut savoir qu'une fois la circulation reprise sur ce tronçon,il y cheminerait un train quotidien d'un minimum de 50 à 60 wagons, soit le trafic mentionné ci-haut qui ira toujours en augmentant et ce, on en a une autre preuve avec la venue d'une usine de transformation Reynolds qui produira quelques 80,000 tonnes métriques de tiges et fils d'aluminium qui pour la plupart seront transportées par chemin de fer,

../6

De plus ce tronçon réactivé engendrera le processus ou rouage d'entraînement du début d'un chaînon d'implantations industrielles connexes ou dépendante les unes des autres en approvisionnement qui feront elles aussi augmenter le trafic ferroviaire créant de plus des clients cibles pour le futur port de Montréal. Ceci est très prévisible du fait que beaucoup d'investisseurs industriels de type transformation,lorgnent sur le parc de Bécancour et son port mais si cet axe était fonctionnel, il pourrait se situer entre Contrecoeur et Bécancour afin de bénéficier de l'accès au deux ports, de facilités et qualités de transports terrestres (avec le prolongement de l'autoroute 30 qui s'en suivra car le bassin de population y aura augmenter), et enfin d'une énorme économie en salaire payés car ils seront à l'extérieur du parc de Bécancour ou la moyenne des salaires est d'environ 19.00$ l'heure comparativement à quelques 10.00$ en région.

J'ai dailleurs remis à l'Office Nationale des transports un mémoire (datant de juin 1988) afin d'énoncer beaucoup de ces réalités étant radicalement opposé à cet abandon et dans ces faits, étaient inclus la fiabilité de tout le réseau de l'Est car s'il était fonctionnel, il assurerait indéniablement la fiabilité de toute la subdivision Sorelmais aussi serait la seule alternative valable à la circulation sur la subdivision Drummondville d'où chemine tous les trains CN à l'Est de St-Hyacinthe, c'est à dire Montréal-Québec, Montréal-Halifax et toutes les municipalités du bas du fleuve et des Maritimes.

De par ceci, il est évident que le tronçon Sorel-Nicolet (Bruno-Jonction à Aston-Jonction) doit être inclus dans le réseau ferroviaire de base au Québec.

Donc, il faudrait pour commencer faire interdire ou du moins faire retarder le démantèlement de ce tronçon (le temps requis à ce qu'une étude approfondie de votre part soit faite) car un contracteur privé de Montréal a déjà démantelé 4.5 milles (sur les 29.7 à démanteler) en Décembre dernier avant de voir Dame Nature faire cesser toute possibilité de continuer les travaux de démantèlement car cette dernière apporta l'hiver tôt en Décembre sur ces rails.

Un deuxième scénario serait possible si le CN se refusait toujours d'exploiter ce tronçon et pourrait g arantir au port cette même fiabilité mais par un autre tracé. Il s'agit qu'une deuxième compagnie ferroviaire s'installe aux environs du port de Contrecoeur afin de desservir ce dernier à l'aide des lois de la déréglementation. Cette compagnie pourrait être celle qui dessert présentement 90% du trafic ferroviaire au port à MOntréal, soit le CP.

Le CP aurait grand intérêt à s'implanter dans la région car il desservirait du même coup Bécancour dont la majeure partie des marchandises est destinée aux Etats-Unis et le port de Montréal dont 50% du trafic est aussi destiné aux Etats-Unis. Il faut aussi ajouter le trafic de Sorel-Tracy dont une bonne partie aussi est destinée aux Etats-Unis en plus du trafic des autres usines de Contrecoeur et ce sans oublier tout le trafic de ces différents sites destiné à l'Ontario et l'Ouest du pays et les maritimes.

Le fait que le CP est maintenant propriétaire de SOO-LINE et d'une bonne partie du Delaware & Hudson, deux compagnies ferroviaires sur terres américaines, rend tout ce trafic encore plus lucratif pour le CP.

../8

Il résultera aussi du fait que la région serait desservi par deux compagnies ferroviaires, qu'il y aura beaucoup plus de trafic ferroviaire car ce dernier sera plus concurentiel d'où il soutira beaucoup du trafic actuellement acheminé par camions en partance ou à destination des usines déjà en place, ce qui augmentera les profits des deux compagnies ferroviaires.

Pour s'accaparer une partie du trafic du port de Montréal (à Contrecoeur) et Bécancour en plus d'une partie de tout le trafic présent, le CP devra prendre à sa charge le tronçon Sorel-Nicolet que le CN a obtenu l'abandon. De là il pourra en se servant de la déréglementation et son interconnexion, faire la connexion avec le CN qui devra lui apporter le trafic contracté par le CP à Contrecoeur (à Sorel) et celui contracté par le CP à Bécancour (à Nicolet).

Le CP pourrait alors construire une jonction à Yamaska (entre Sorel et Nicolet) de la façon suivante, c'est à dire en joignant ce tronçon à son réseau à Ste-Rosalie. Pour se faire, le CP pourra reconstruire la voie qu'il a démantelé il y a une dizaine d'années entre Ste-Rosalie et ST-Guillaume où se trouve toujours la majeure partie de la plateforme de la voie et même les rails sont encore en place dans certains passages à niveau.

Après quoi il pourrait reconstruire sur l'ancienne emprise d'un chemin de fer démantelé il y a une soixantaine d'années entre St-Guillaume et Yamaska. Il faut noter que la majeure partie de cet axe est encore cadastrée d'où est facilité les travaux d'aménagement d'une voie et que de plus, la majeure partie de cette emprise n'appartient pas à plusieurs agriculteurs d'où ceux-ci ne peuvent alléguer cultiver cette emprise ou simplement spéculer sur les prix qu'ils pourraient obtenir des terrains nécessaires à cette reconstruction.

../9

On peut noter par exemple que toute l'emprise entre St-Guillaume et St-David, appartient à un certain M. Alain Lamontagne de St-Guillaume qui espérerait certainement beaucoup plus voir un jour les trains circuler sur cette emprise que de simplement la vendre à de tierces personnes.

Ce dernier vendrait certainement cette emprise à un prix dérisoire comparativement aux revenus que le CP pourrait y soutirer. Je peux même vous donner le numéro de téléphone de M. Lamontagne à St- Guillaume soit 819-396-2933. Ce présent propriétaire pourrait vous informer beaucoup plus adéquatement que moi sur le prix qu'il espère tirer de cette lisière de quelques 66' de terrain.

C'est certain que le CP ne peut tirer profit des transports de courte distance comme Contrecoeur-Montréal par exemple car son trajet sera plus long que celui du CN entre ces deux villes. Par contre sur de longues distances, il peut concurrencer le CN car il fonctionne à un coût d'exploitation de 25à 30% moins élevé que le CN.

Donc même si vous calculez le 260.00$ de droit compensatoire qu'il devra donner au CN pour que celui-ci lui apporte les wagons au point d'interconnexion à Sorel(pour Contrecoeur et Tracy) et Nicolet (pour Bécancour) en plus des quelques milles supplémentaires que le CP aura à parcourir par rapport au CN, vous verrez que le CP pourrait quand même tirer de très bons profits sur ces transports étant moins coûteux en coût d'exploitation que le CN et que de toute façon, il n'aurait pas droit à ce trafic autrement, donc il n'aurait pas droit à ces recettes non plus.

.../10

J'ai d'ailleurs envoyé une correspondance (il y a environ 18 mois) au CP Rail faisant voir différents tracés que le CP pourrait construire ou plutôt reconstruire afin de rejoindre l'axe Sorel-Nicolet du CN non fonctionnel présentement). Cette correspondance énonçait les divers avantages qu'il (le CP) aurait à opérer cet axe. Il faut savoir que M. Donald Sims qui est directeur des projets stratégiques chez CP s'est penché quelque peu sur ce dossier ou il a relégué cette tâche à un subalterne mais une chose est certaine, c'est que personne chez CP l'a vraiment approfondi.

Je dois dire aussi que j'ai envoyé une autre correspondance incitative à ce projet à M. Nick Taddéo du port de Montréal. J'avais joint une copie du mémoire que j'avais remis à l'Office des Transports,copie aussi de la correspondance destinée au CP et ce je crois, a été traité par un certain M. Desjardins qui doit être le directeur des projets stratégiques au port de MOntréal. Ce dernier n'a certainement pas été au fond des choses car selon lui, il existe toujours une sortie ferroviaire vers l'Est d'où il doit s'appuyer sur l'étude ou le document Horizon 2010 Juin 1989. La seule chose qui pourrait (je crois) inciter ces gens à se pencher vraiment sur cette facette du transport ferroviaire chez eux pour les années à venir, serait une recommandation formelle de votre part après que vous l'aurez vous-même étudier.

De plus il faut savoir que le CN pourrait se servir du matériel provenant des axes qu'il a ou qu'il va démanteler prochainement pour remettre le tronçon Sorel-Nicolet fonctionnel et hautement sécuritaire. Par exemple il pourrait réinstaller les signaux de passages à niveau démantelés de la subdivision Danville (87 milles de long) ou de la subdivision Massena où le CN a demandé l'abandon sur une trentaine de milles ou d'autres axe démantelé récemment ou bientôt.

../11

Le rail tant qu'à lui pour rendre ce tronçon des plus sécuritaire devrait être de 100 lbs ou plus et pourrait avoir la même provenance de même que les traverses de moins de 10 ans installées récemment sur ces axes, ce matériel pourrait être réinstallé sur le tronçon Sorel-Nicolet (ces traverses usagées en alternance avec des neuves) d'où l'investissement requis par le CN serait grandement amoindri car il possède déjà ce matériel sans avoir à voter de montant pour l'acquérir.

Le CP tant qu'à lui pourrait réinstaller les signaux qu'il démantèlera de l'axe Foster-Drummondville ou de tout autre axe qu'il aura obtenu l'abandon et ce, afin de reconstruire la ligne entre Ste-Rosalie et Yamaska et pourrait aussi se procurer (à même ce démantèlement) les deux structures de pont de quelques 150' de long qui sont nécessaire au franchissement de deux petits ruisseaux (St-Hugues et St-Guillaume)

Tous ces efforts d'une compagnie ou de l'autre contribueraient grandement à réduire les coûts engendrés par la construction ou la réfection des dits axes d'où l'investissement se rentabiliserait encore plus rapidement et il faut savoir que tout ce matériel réutilisé (par CN et CP) est parfaitement adéquat et surtout sécuritaire.

Donc en résumé, les recommandations que j'espèrerais de votre part à l'égard de la société du port de Montréal (après que vous-même aurez approfondi tout ceci) seraient:

1) Que la majeure partie du transport (surtout de marchandises dangereuses) s'effectue par transport ferroviaire qui est beaucoup plus sécuritaire pour la population et polue beaucoup moins (autant par le bruit que par les émanations de toutes sortes) et ce, c'est l'évidence même calculé tonnes par milles,transportés.

../12

2) Que pression soit faite au bon endroit pour faire cesser le démantèlement (qui se poursuivra certainement très tôt au printemps) du tronçon du CN Sorel-Nicolet et ce, même si l'expansion du port à Contrecoeur ou même Varennes ne se concrétise que dans 5 à 10 ans. La raison de ceci est qu'une fois démantelé au complet (incluant les ponts), il serait inpensable et irrationnel de reconstruire ce tronçon car l'investissement alors requis serait des plus imposants d'où si le démantèlement est permis maintenant, Contrecoeur sera dans un cul de sac à tout jamais et sera privé aussi à tout jamais de la chance d'être relié directement à Bécancour et son développement industriel futur, donc client potentiel.

3) Que pression soit faite au bon endroit afin que le CN réactive immédiatement le tronçon Sorel-Nicolet afin que le port de Contrecoeur tire profit immédiatement après sa concrétisation, de l'implantation industrielle (primaire et secondaire) entre Bécancour et Contrecoeur et ce, généré par cet axe FONCTIONNEL.

Ceci apportera plus de clients au port qui par le fait-même se rentabilisera beaucoup plus rapidement et du même coup garantira la fiabilité du transport entre le port de Montréal à Contrecoeur et tous ses clients à travers l'Amérique du Nord car Contrecoeur se situerait au centre d'un chemin de fer qui tourne sans fin ni début (deux entrées- deux sorties)

../13

4) Que pression soit faite au bon endroit afin que (si le CN ne veut absolument pas réactiver cet axe) le CP s'accapare de l'axe Sorel-Nicolet, y effectue la réfection rendue nécessaire par l'absence totale d'entretien de la part du CN et enfin rejoigne son réseau en reconstruisant deux bouts de chemin de fer démantelés antérieurement. Il s'agit du tronçon St-Guillaume-Ste-Rosalie démantelé il y a une dizaine d'années et celui qui reliait St-Guillaume à Yamaska démantelé il a une soixantaine d'années.

De cette manière le port profiterait aussi d'une fiabilité dite infaillible du réseau ferroviaire le desservant (sans cul de sac) et profitera de plus de prix compétitifs pour pour faire effectuer son transport terrestre entre ses clients Américains et Canadiens car il sera desservi par deux compagnies ferroviaires avec l'aide de la déréglementation.

Il faut noter que la chambre de commerce du Montréal métropolitain avait noté cette lacune actuelle, c'est à dire qu'une seule compagnie ferroviaire desservait Contrecoeur. En espérant que vous vous penchiez sérieusement sur cet aspect du dossier car la fiabilité du transport le desservant est primordial à la réputation d'un port.

5) Il faudrait peut-être aussi recommander àla direction du port qu'à défault de voir le CN réactiver l'axe Sorel-Nicolet ou le CP faire de même en plus de reconstruire le chemin de fer afin de l'attacher à son réseau, qu'elle tente d'inciter les chemins de fer américains à s'approprier de toute la subdivision Sorel (car le CN tente de vendre tous ses embranchements afin de ne conserver que sa ligne principale) après quoi ces derniers pourraient réactiver l'axe Sorel-Nicolet afin de rejoindre le trafic de Bécancour.

../14

De cette manière cette compagnie américaine pourrait acheminer tout son trafic à Bruno-Jonction d'où étant à l'intérieur de la limite d'interconnexion (par rapport à Montréal) pourrait transférer son trafic au CN de Bruno-Jonction à Montréal après quoi selon les règles de la déréglementation, cette compagnie pourrait donner son trafic à la compagnie la plus concurrentielle à Montréal (CN,CP ou CONRAIL) d'où par la suite cette compagnie pourrait reprendre son trafic ou une partie, qui irait circuler sur ses rails en territoire américain.

Le port de Montréal serait desservi avec fiabilité (sans cul de sac),avec un haut niveau de concurrence d'où les clients américains se feraient de plus en plus nombreux augmentant encore une fois les profits pour le port. Cette manière de procéder (avec la réactivation de l'axe Sorel-Nicolet) agira (comme les deux autres manières) de moteur à l'essor industriel entre Bécancour et Contrecoeur-Varennes en concrétisant ainsi l'axe industriel de l'avenir soit Montréal Varennes-Contrecoeur-Sorel-Tracy-Bécancour et entre ces municipalités qui seront par le fait-même mises sur la carte.

N.B.: Si vous vous demandez le but de mon implication à ce dossier, c'est que ma région (entre Sorel et Nicolet) a besoin de ce chemin de fer fonctionnel pour sortir de sa stagnation actuelle et que sortir cette dite région de sa stagnation est bénéfique pour le port à Contrecoeur qui y trouvera des clients potentiels, donc une cause aide l'autre. De plus il est impératif que vous soyez mis au courant de ces faits qui je crois n'avaient pas été dévoilés par qui que ce soit.

Je vous demanderais aussi et ce très sérieusement,de taire mon nom en rapport avec ce dossier et surtout de ne jamais le rendre public oralement ou sur papier car je me trouve dans une situation des plus délicate étant moi-même un employé du CN. Je vous donne quand même mon nom en faisant confiance à votre intégrité professionnelle et ce, au cas où vous voudriez avoir des détails supplémentaires afin d'approfondir votre étude avant de faire vos dernières recommandations . Il faut savoir que je vous suis disponible seulement après 16:00.

Je vous envoie aussi copie du mémoire que j'avais remis à l'Office Nationale des transports lors des audiences publiques de Juin 1988. Il faut cependant savoir que beaucoup d'arguments ont peut-être perdu quelque peu de leur véracité et ce, autant dans un sens comme de l'autre car ce mémoire remonte déjà à 18 mois. Un exemple de ceci est le mode d'exploitation des trains qui a changé depuis ce temps,d'un autre côté beaucoup de choses se sont produit comme dans le mémoire comme deux récents déraillements dont un à haute vitesse qui s'est produit non loin d'un pont et ce,est traité dans la fiabilité qui fait interrompre tout trafic pendant un laps de temps souvent indéterminé au départ.

Je vous envoie aussi copie des travaux requis à la réfection de l'axe Sorel-Nicolet et ce, avant que quelques 4.5 milles eût été démantelé l'automne dernier.

Si vous désirez tâter le pouls des autorités du port ou du CP sur le sujet mentionné antérieurement dans cette correspondance, vous pouvez leur demander de vous faire voir les correspondances que je leur avais destiné d'où vous auriez vraiment pu voir les tracés que le CP pourraient étudier afin de rejoindrel'axe soreloise.Si ces dirigeants allèguent ne jamais avoir reçu de documentation ou correspondance à ce sujet ou ne plus avoir celles-ci en leur possesion du fait qu'ils les auraient balancer au panier, je peux vous les faire polycopier dans les plus brefs délais si vous les jugez nécessaire.

Il faut aussi savoir que si vous voulez aussi voir les réponses de ceux ci,je peux également vous les faire polycopier et vous les expédier.

Pensons à l'avenir, NON seulement au présent.

Bien à Vous et en espérant de tout coeur que vous fassiez une étude des exhaustive sur tout ce qui est décrit ici et même plus sur ce domaine très important qu'est le transport ferroviaire.

Claude Cartier
102 St-Michel
Yamaska,Qc
JOG-1WO
Tél: 514-789-2471

CONCORDIA UNIVERSITY

Feb. 2, 1990

Mr. Guy Riverin
Port of Montreal Expansion
Environmental Assessment Panel
13th Floor, Fontain Building
200 Sacre-Coeur Blvd.
Hull, Quebec, K1A 0H3

Dear Mr. Riverin; Guy

This is in response to Draft Guidelines for the Preparation of an EIS for the proposed Expansion of the Port of Montreal. Generally I find that the Draft Guidelines lack precision, they are vague and imprecise. The following comments will elaborate my concerns.

p. 1. **Introduction,** Section 1.1.
The question of need must be elaborated not only in terms of the desire for future expansion in hope that clients will become available but analysis of activities on the eastern seaboard of North America as well as changes in the distribution of cargo throughout the mid-eastern United States must be taken into account. The Free Trade Agreement has changed the pattern of commerce between Canada and the U.S. which must be reflected in the long-term planning of any port expansion project.

p. 1. Section 1.2
No mention to what extent any of the proposed port sites will be capable of handling the newest or future developments of large cargo ships. If Port of Montreal is to compete into the next century their current planning will have to consider future technology in cargo transportation. These factors will have serious implications to the social, environmental and economic viability of any port expansion project.

p.9. **Integration of Ecosystems and Human Populations**, Section 4.3.
How does this project fit into the clean-up of the St. Lawrence River? The EIS should show that any port expansion project will enhance ~~this~~ effort.

SIR GEORGE WILLIAMS CAMPUS
1455 DE MAISONNEUVE BLVD. WEST
MONTREAL, QUEBEC H3G 1M8

p.12. **Socio-economic Impacts**, Section 6.0.
Generally this section is very poorly developed it reads like a description and not instructions for developing a serious EIS. Much more explicit instructions must be given on the detail needed to do a proper SIA of each community of each alternative site. Problems between various levels of governments on evnvironmental jurisdictions with respect to noise, dust, etc. continue to be a serious issue. How can they be satisfactorily addressed for this project under these circumstances? Recommendations on developing better coordination mechanisms between jursidictions must be put in place **before** further development takes place.

p.12. **Safety**, Section 6.1.,Marine safety.

Presumptive statements . . . "near the new Port facilities".

p.14. **Monitoring and Follow-up**, Section 8.0.
You do it again . . . " In, addition, an environmental follow-up report on the success in managing the new fauna habitats is required."

(Watch it guys you may be hedging your bets!!!!)

Sincerely,

Bernice Goldsmith
Adjunct Assistant Professor
Social Aspects of Engineering

CM

F.E.A.R.O.
B.F.E.E.E.
File:
Ref:
JAN 29 1990
REC'D / REÇU

3453 Prud'homme Ave
Montreal, Que. H4A 3H6
tel. (514) 486 9365

Jan. 22, 1990

M. Carol Martin and
M. Georges-Albert Tremblay
Co-chairmen
Port of Montreal expansion -
Environmental assessment panel
13th floor, Fontaine Building
200 Sacré-Coeur Blvd.
Hull, Quebec K1A 0H3

Dear Sirs;

I have received your draft guidelines regarding the Port of Montreal expansion. Here is my comment.

With regard to your sub-section 3.2.1, paragraph 1, I would like it specified that the Port of Montreal determine the maximum it could increase its handling capacity by adding handling areas to where it now has wharves on the Island of Montreal but no handling areas alongside them (areas which I've marked A, B and C on Fig. 1, p. 12, English version, of the Port's 'Horizon 2010' document, enclosed. Site C could have a railway running along the docks below Notre Dame St. connected by a short railway branch with the CN line running north of Notre Dame parallel to it.)

con'd.

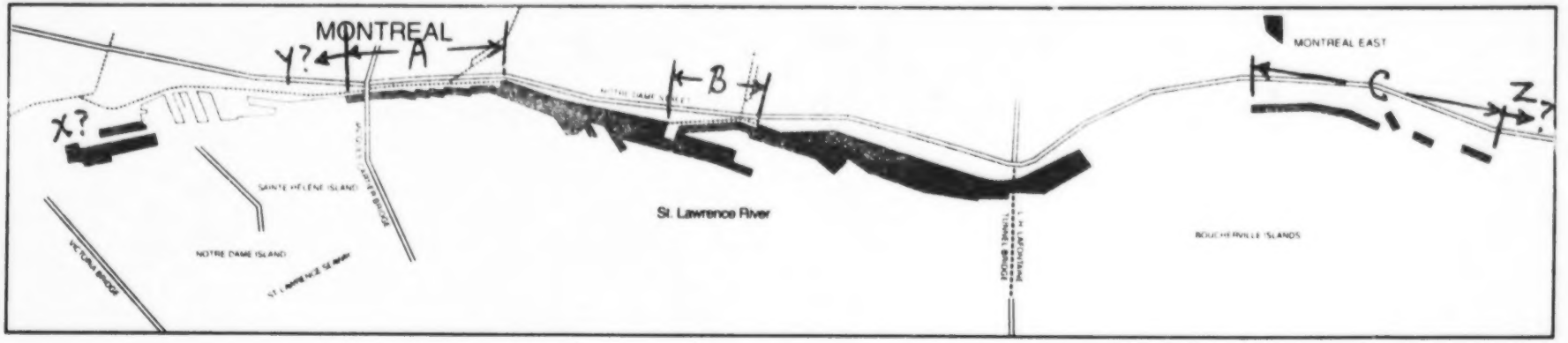
With regard to your suggestion about areas adjacent to existing wharves (p.4 English version, 4th paragraph) I would like the Port to look at the potential of areas I've marked X, Y and Z also on Fig.1 of their '2010' document.

My hope is that the full development of these areas will suffice for their short-to-medium term requirements, thus avoiding the possible attraction of industry to Contrecoeur if the Port were expanded there, and helping to relieve unemployment in the City of Montreal where it is now highly concentrated.

Yours sincerely,

Robert S. Hajaly

Port of Montreal
Facilities

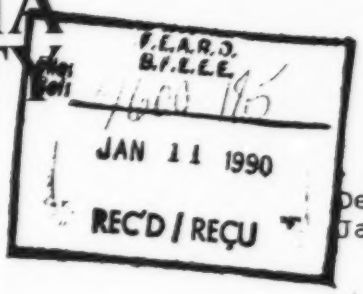


Wharfs

Handling areas

Figure 1

CONCORDIA UNIVERSITY



Department of Geography,
January 5th, 1990.

M. Guy Riverin,
FEARO,
13th Floor,
Fontaine Building,
200 Sacre-Coeur Bld.,
Hull, Que. K1A 0H3

Dear Mr. Riverin,

I have just read through the draft guidelines for the review of the Port of Montreal Expansion. They seem largely satisfactory, and cover many of the points that the Dessau study should have addressed nearly 10 years ago.

I wish to raise two points, one specific and the other general. In 3.2 of the draft guidelines the committee raises the notion that the complementarity of the ports on the Saint Lawrence should be considered. I think this is inappropriate. Firstly, the promotor of the project, the port of Montreal is an independent organisation. It is not in its mandate or interest to see how its problems can be solved by relocating activities elsewhere. Does General Motors consider whether Ford or Honda would be better equipped to handle gearbox production of its Firebird cars? While the concept of considering to impact of the port of Montreal's expansion on other ports is useful, it is not the job of the Port of Montreal to do this. Rather Ports Canada, and its supposed regional committees should examine this. Secondly, with the exception of grain traffic, there is little 'complementarity' of ports on the Saint Lawrence. Each port handles cargoes largely for industries in its own hinterland. Montreal is unique in its transfer traffic, especially containers. No other Quebec port, with the exception of Quebec City, is equipped to handle this trade, and the port management would be derelict in its responsibilities if it condoned any shift in traffic.

My second point addresses the scope of the environmental impact study requested. While I support nearly all the points raised in the guidelines, cummulatively they represent a massive undertaking. Admittedly, the committee is correct in requiring thorough analysis, something the previous reports

SIR GEORGE WILLIAMS CAMPUS
1455 DE MAISONNEUVE BLVD. WEST
MONTREAL, QUEBEC H3G 1M8

commissioned by the Port of Montreal have not done, but is there not some danger that you have gone to the other extreme? Is there not a chance that in order to adequately address all the points raised by the panel you will effectively kill any projected expansion, or at least delay it still further. My concern is the delicate balance between the need to clearly show the need for and the prospective impacts of the expansion, with the concerns of a management seeking to secure some new facilities

Sincerely,

Brian Slack

Brian Slack
Professor